

vranno pur esser fatti fruttare dall'Austria o dai paesi che ne occuperanno il posto e ne assumeranno l'eredità finanziaria. Ciò vale, però in misura ancor maggiore, anche per la ferrovia privata « Suedbahn ». A Trieste resterebbero pure, come già si disse, le industrie, numerose e suscettibili di incremento.

Va rilevato che già negli ultimi anni del regime austriaco di Trieste, questo porto — per la concorrenza che gli muoveva Vienna, la quale voleva divenire l'accentratrice delle file dell'organizzazione esportatrice dell'Europa centrale, distribuendo l'esportazione dalla monarchia austro-ungarica fra i porti di Amburgo (in prima linea), di Brema e di Trieste — vedeva parte del suo commercio degenerare (per una legge economica che si fa sentire dal commercio di tutti i porti, cioè per la legge economica del minimo mezzo che tende ad eliminare il commerciante, avvicinando il produttore al consumatore e viceversa), vedeva, dico, degenerare parte del suo commercio da commercio proprio in semplice commercio di transito, ciò che costituisce una diminuzione di utili per gli intermediari. Inoltre, come già fu osservato, Trieste ritrae la porzione forse più cospicua dei suoi proventi dalle fonti industriali, finanziarie, assicuratrici, ecc. Inoltre Trieste è un punto commerciale per scambi che non dipendono menomamente dall'appartenenza politica del porto, ma esclusivamente dell'abilità commerciale delle ditte residenti a Trieste: Trieste fa l'intermediaria fra le Americhe e le Indie da una parte e dall'altra il Levante, cui fornisce caffè, riso, alcool, tessuti di juta, ecc. ecc. Trieste italiana potrà sviluppare notevolmente alcuni rami di commercio ora in decadenza, perchè Trieste non fa parte del Regno: così il commercio agrumario non sarà più spinto via Pontebba in odio a Trieste, ma potrà trovar quivi il miglior trattamento, dappoichè non ci sarà più l'ostilità dei Magazzini generali austriaci che usano un trattamento di sfavore per gli agrumi italiani ed uno di spiccata preferenza in pro' degli agrumi spagnoli. Così il commercio delle paste e dei vini potrà rifiorire, non incontrando più ostacoli doganali. Il traffico degli ortaggi del Mezzogiorno non correrà più il pericolo di venir scacciato dall'importante sbocco triestino e fumano mediante dazi austriaci proibitivi di 20 corone per quintale com'era già previsto nella nuova tariffa doganale che l'Austria-Ungheria aveva deciso di adottare nell'anno 1917. Non si ripeterebbero, dunque, più le dolorose vicende che colpirono anni sono l'esportazione dei vini italiani in Austria, quando venne abolita la clausola. Se poi il Governo italiano, come già fece per altre città del Regno, volesse concedere anche a Trieste una zona industriale franca, la prosperità economica di Trieste sarebbe assicurata.

L'avvenire industriale di Trieste può esser notevolissimo, poichè la posizione molto interna di questo porto — che penetra proprio sin